Nr. 8 Warszawa, dnia 20 lufego 1938 r. Rok IV

POLSKA *w* i

NA KASPROWY WIERCH



Zakopiańska kolejka linowa

Kornel Makuszyński, członek Polskiej Akademii Literatury, znakomity pisarz, znany szeroko poza granicami kraju, pojechał kiedyś na Kasprowy. Napisał potem swoje wrażenia, które poniżej przytaczamy. Jest to maleńkie cacko literackie. Znakomite pióro jakby pendzlem maluje miarę wyczynu technicznego przez zarzucenie liny stalowej na skalisty szczyt Kasprowego Wierchu na wysokości 2000 metrów. Z każdego wiersza bije wielkie ukochanie i duma na widok potężnych polskich turni tatrzańskich, które w pełnym majestacie stoją tu na straży granic Rzeczypospolitej.

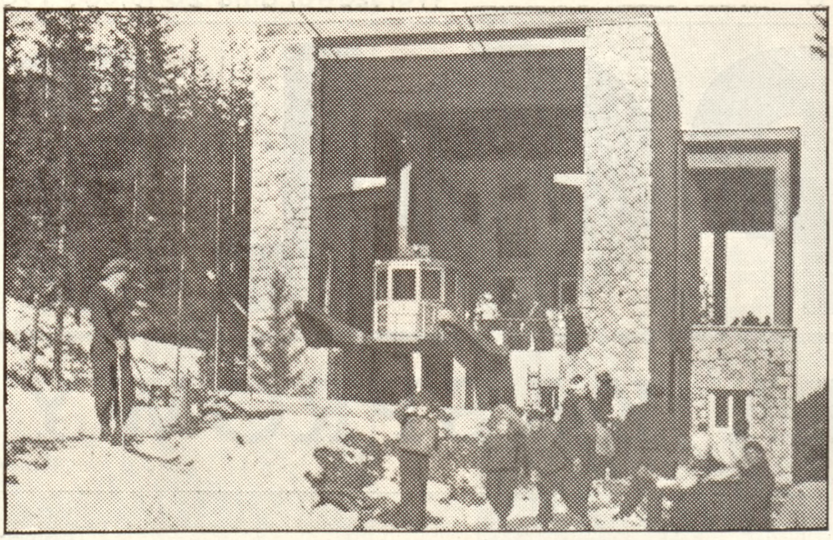
Praca była niesłychana. Ani mróz, ani wicher, ani przepaście nie odstraszyły tych cyklopów, co kuli w skale i dźwigali głazy i betony żelaza na wysokość 1988 metrów ponad poziom mizeractwa, łataniny, tandety, kiepskich bruków, nieszczęsnych dróg i walących się domów. O tem należy mówić z głośnym zachwytem.

Najbardziej zajadły przeciwnik musi przyznać, że ta budowa jest dziełem posiedemkroć wspaniałem. I pięknem, prawdziwie pięknem. Gdy spojrzeć z Hali Kondratowej na budynek na Myślenickiej Turni, wielką radością muszą się napełnić smutne polskie oczy: wydźwignięto tam szare, jak skała, zamczysko, z pnia skały, jak jej kamienisty konar, wyrośnięte. Pysznie zlało się z krajobrazem, ani go nie rani, ani go nie mąci. A ten budynek najwyższy, na Kasprowym szczycie, led-

wie widny, komuś, co nie wie o jego istnieniu, wydaje się wielkim kamieniem, co wyrósł przez noc.

Nie jestem jeszcze ślepy, ani nie jestem aktualnie zaślepiony, ale własnym nie dowierzając oczom, pytałem innych. Inni mówili, że to piękne. Dlatego, zanim ktoś mnie zapragnie z miejsca za moje zakatrupić zachwyty, niech uczciwie czyniąc, najpierw tu zjedzie i własnemi obejrzy wszystko oczami. Wtedy z pewnością ocaleję.

Sama kolejka wspina się skromnie, jakby wchodziła bocznem wejściem, tylnemi schodami gór; zdąża na swój szczyt przez zapadłe kąty,



Peron dolnej stacji. W chwili, gdy wagonik kolejki wyrusza w górę ze stacji w Kuźnicach, równocześnie ze stacji w Myślenickich Turniach zjeżdża drugi wagonik.



Na sankach. W drodze do Kuźnic.

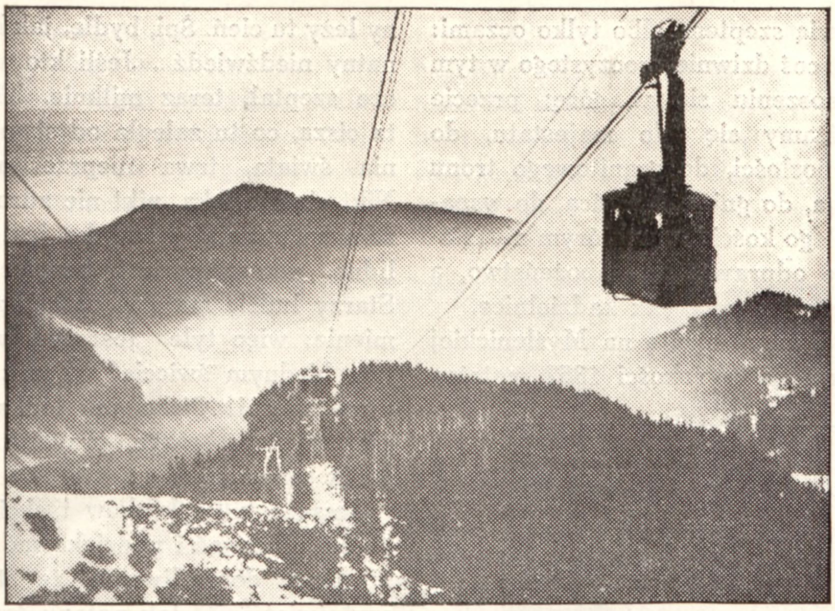
bokiem, skromnie, tuż przy skalnej ścianie, cichutko, niepozornie, wśród ciszy, tak głęboko śpiącej, że nawet oczów nie otworzy, aby spojrzeć na malutki srebrny wagonik. Pyszne góry też nawet jej nie widzą, bo mają inne ciężkie zmartwienia i oczy zwrócone ku słońcu. Z wiatrem uleciało ponure oskarżenie, że się górom dzieje krzywda. Na Pięć Stawów! Gromada rozkrzyczanych Izraelitów więcej im czyni krzywdy, niż ta nitka, co wije się nad pustką i nad szczeciną lasu.

Musimy jednak pojechać kolejką, bo jakże? Jest tu jeden taki, co już jeździł piętnaście razy, więc chełpi się i nadyma. Łatwo powiedzieć, trudniej zrobić. Śmieszna historia!

Na kolejkę nie można się dostać... Za mojej pamięci o tym czasie wałęsał się po Zakopanem jeden kulawy pies i nudził się, jak krytyk w teatrze. Teraz coś się takiego porobiło, że mowy nie ma o dostaniu się do autobusu, człapiącego do Kuźnic. Pełno, jak Żydów na licytacji. Aha! Więc biedne Zakopane wygrało wielki los. Zanotujmy to czemprędzej, że kolejka stała się błogosławieństwem dla Zakopanego, zapomnianego przez wszystkich. Przy jej kasie stoją ludzie w ogonku, tak, że trzeba sprzedawać „miejscówki". Narciarze zdobywają miejsca szturmem, bo



Droga na Kalatówki. Wagonik mija pierwszą stalową, olbrzymią podporę.

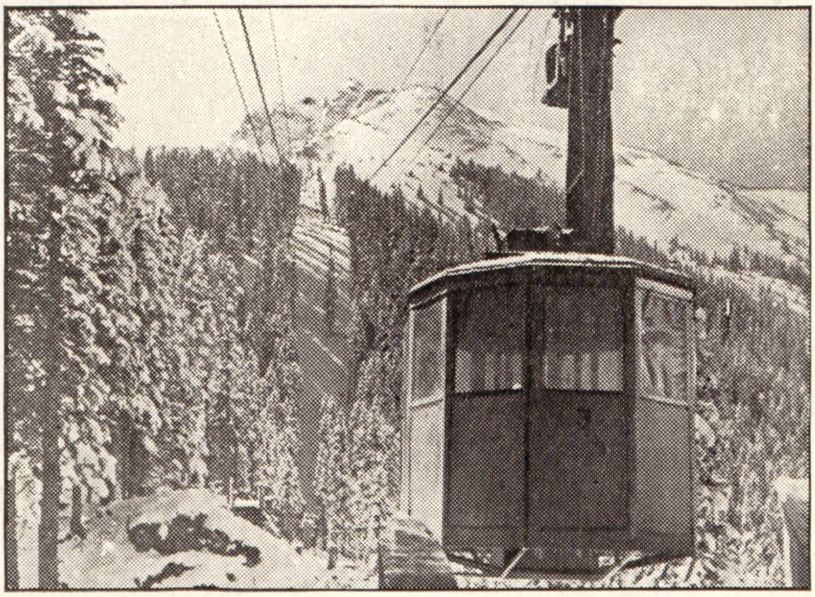


Widok na stację Myślenickie Turnie, gdzie przesiada się na drugą linię na szczyt Kasprowego.

ga ciężar trosk na trzecie piętro. Czy sędziwy i czcigodny człowiek mógłby w zimie dostać się na wysokość 1988 metrów? Znieśliby go w woreczku, jako proszek, albo ktoś litościwy przyniósłby rodzinie parę zębów i oko. A ja byłem wczoraj na Kasprowym! Przysięgam, zresztą ludzie mnie widzieli... Starzy, szanowni, poważni ludzie, którzy nie łżą. Zanotujmy i to czemprędzej, że w dniu osiemnastym marca na wysokim szczycie tatrzańskim stało w zachwyceniu około setki i siwych i starych i młodych, co po raz pierwszy w życiu oglądali cudo cudów, co po raz pierwszy widzieli Tatry w pełnej chwale; że zachwyt swój bezmierny znieśli na padół płaczu, podat- >

to droga do śnieżystego raju, do którego trzeba się było drapać mozolnie przez kilka godzin. Teraz czort śnieżysty dociera tam równo za minut piętnaście, świeży i mocny. Siedzi tam przez cały dzień i szaleje. Z tego szaleństwa będzie ten zysk, że na przyszłej Olimpiadzie nie będą jechały patałachy, lecz świetnie zaprawieni zjazdowcy. Zanotujmy i to czemprędzej.

Co mi tam jednak narciarze! Taki drab, co ma łydy z hikoru, a zęby ze stali, zawsze się na jakiś szczyt dostanie. Ale ja jestem sędziwym i czcigodnym człowiekiem, który z największym trudem dźwi-

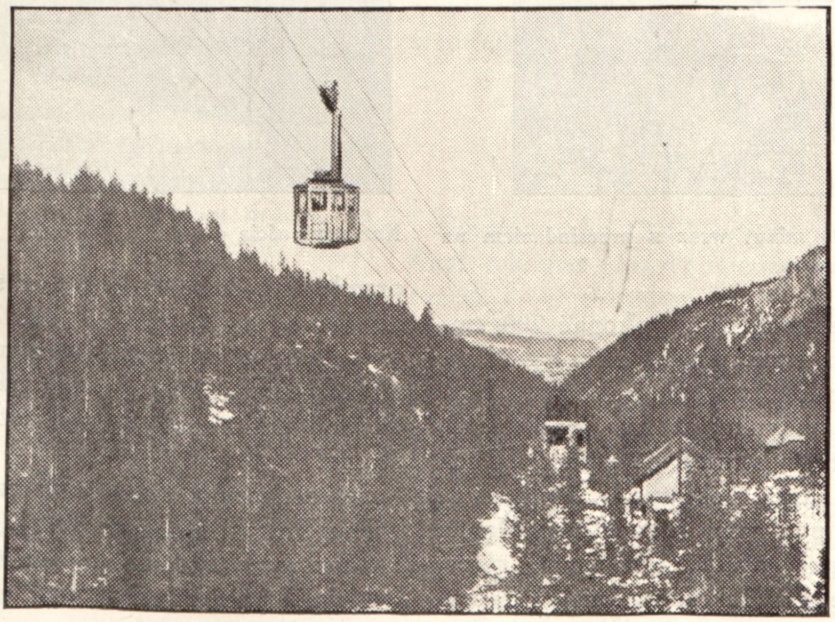


Wagonik może pomieścić 30 osób. Dla bezpieczeństwa wagonik posiada specjalne urządzenia hamulcowe oraz ratownicze.

ków, nędzy, szarości, uboju rytualnego i zgrzytania zębów. Znieśli błękitność w oczach i w sercu, zdumieni, przejęci i przez kilka słonecznych godzin szczęśliwi.

Za tę radość ludzką, za tę odrobinę złotego szczęścia, śpiewam i śpiewać będę chwałę kolejki!

Dzień był taki, że chciałoby się go wypić, jak wino. Upajający,



Kolejka przechodzi nad halami, lasami, skalami i przepaściami.

przeniebieski, świeżo przez Aniołów w błękicie wyprany i rozwieszony na szczytach, aby wysechł w słońcu. Srebrny wagonik rusza pędem i pnie się pod górę. Bez drgnienia, równo, równiutko, cichuteńko. Patrzcie, patrzcie, biedne ludzkie oczy! Las się pod nami jeżył, a dwie jego zielone połacie usiłuje zeszyć srebrna nitka potoku. Świat jest biały i przeczysty, ponad śnieg

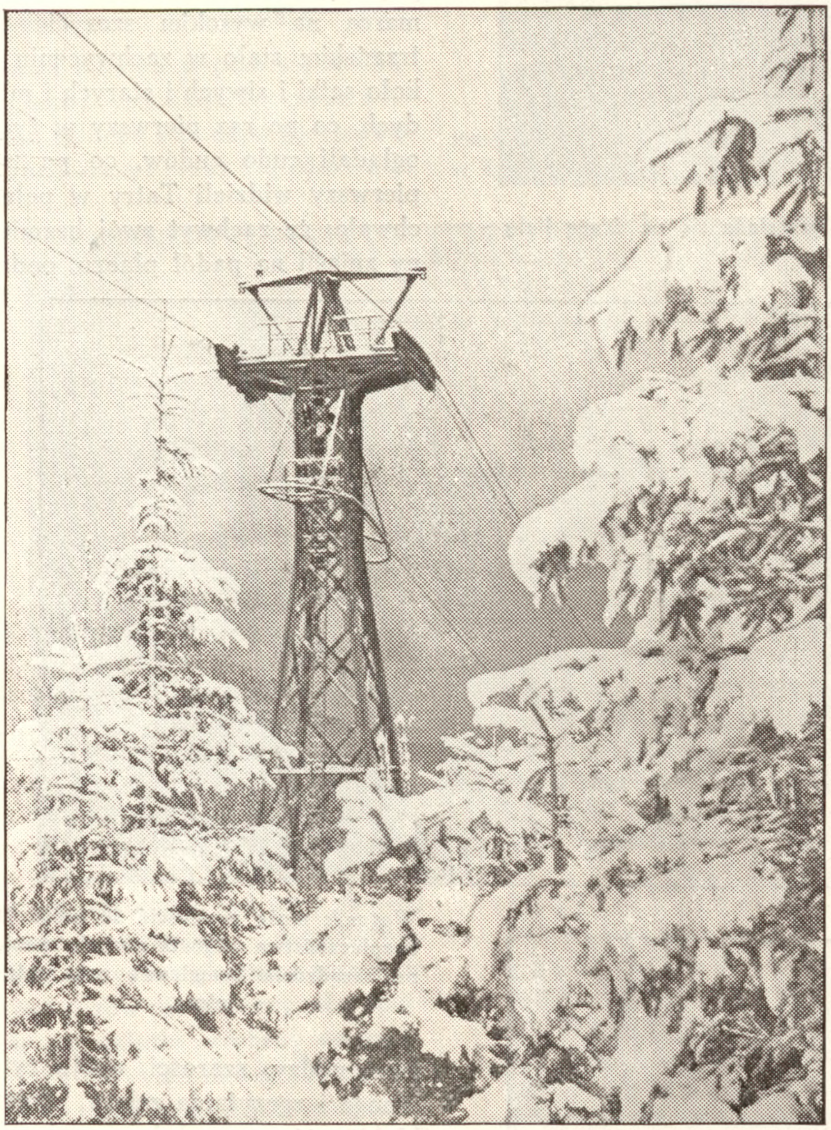
mówią szeptem, albo tylko oczami: jest coś dziwnie uroczystego w tym wznoszeniu się w górę; przecie zbliżamy się do majestatu, do wzniosłości, do granitowego tronu Boga, do gniazda słońca, do wspaniałego kościoła, w którym nieustające odprawia się nabożeństwo, a chmury dymią, jak kadzielnice.

Mijamy stację na Myślenickiej Turni na wysokości 1352 metrów,

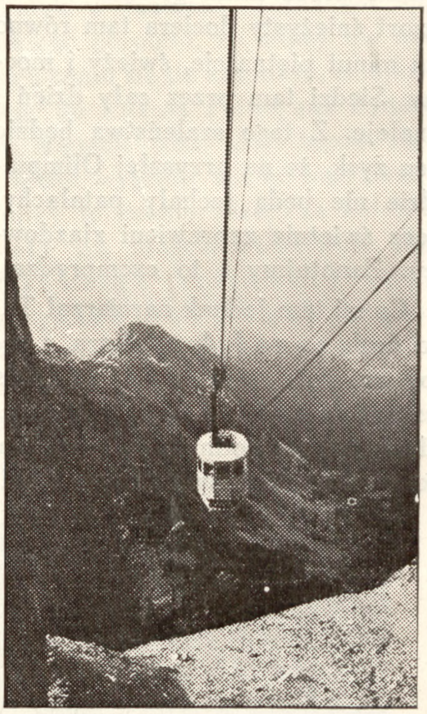
ny leży tu cień. Śpi, bydlę, jak brunatny niedźwiedź... Jeśli kto jeszcze szeptał, teraz milknie. Niech ta cisza, co tu zaległa od stworzenia świata, trwa nieprzerwanie. Nikt się nie lęka, nikt nie zdradza zdenerwowania; wszystko jest solidne, wszystko jest bezpieczne. Starzy ludzie mają w oczach zdumienie: więc tyle jest cudów na tym biednym świecie? Zaraz ich ujrzą więcej! Cicho, jak łódka do piaszczystego brzegu, przybija wagonik przystani.

Jeszcze kilka kroków i chciałoby się uklęknąć i podziękować Panu Bogu dobrotliwemu, że stworzył świat. — „Jak potopu świata fale, zatrzymane w swoim biegu, stoją białe Tatry w śniegu"...

Nie ma nic innego, tylko słońce i cisza, w słońcu tym złota. Krywań w białej, gronostajowej pysze



Przejazd na Kasprowy trwa około 20 minut wraz z przesiadaniem na Myślenickich Turniach.



Nad przepaścią o 180 m głębokości.

wybielony. Te wszystkie hale, na które człowiek - połamaniec drapał się uciążliwie, leżą tuż, tuż, śniegiem przywalone, a słońce go praży. Gdzieś w oddali widać malutkie, poruszające się figurki: to ludzie na nartach. Małe, czarne plamki na oślepiającej białości śniegu. Pasażerowie w wagoniku

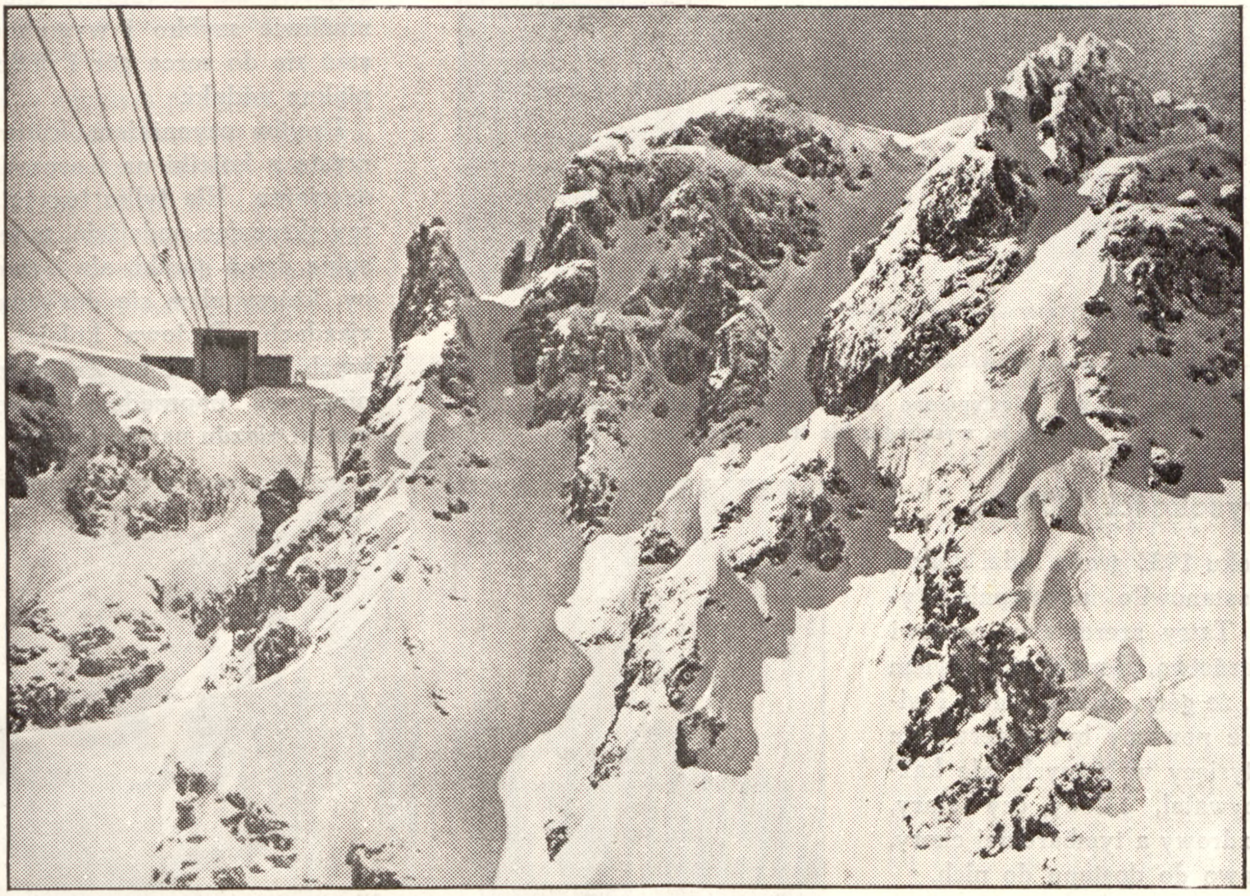
a teraz musimy pokonać 700 metrów wzniesienia. Daleko przed nami widać otwartą kamienną paszczę budynku, co nas połknie. O, jakże to straszliwie wysoko! Obok nas skały, poszarpane, złe i smutne, pod nami przepaść zachłanna i taka pusta, jak zimne serce. Wieczny, zakrzepły śnieg i mrocz-

przed nami. Po stokach spływa słoneczna lawa. Na prawo jakiś potworny trzonowy ząb z olbrzymiemi korzeniami: ach to ten pajac Giewont tak wygląda od odwrotnej strony!

Serce zaczyna śpiewać w człowieku. Patrzył dotąd na Tatry, jak na dekorację wspaniałą, groźną, lecz daleką i nieznaną, a teraz zna-

lazł się w sercu gór, w najjaśniejszej świetlicy, w mateczniku burz i wichrów; widzi panoramę rozległą, zatopioną w niebieskości. Największy mizerak pragnąłby powtórzyć bufonadę Kordiana: — ryjących, ani zgryzot, ani trosk, ani bagniska wielkiego miasta, ani podłości, ani zawiści; ani rozpaczy, ani teatru, ani literatury. Ba! Nawet Akademii nie widać... Wszystko tu jest czyste i piękne... Tak czyste przebaczcie ten liryzm! — jakby wykąpani w lazurze. Jacyś szczęśliwi, bardzo szczęśliwi. Powrócimy jednak szybko, bo jeszcze tu tylko mieszka radość słoneczna.

Niech Pan Bóg da zdrowie temu,



Dojeżdżając do stacji szczytowej na Kasprowym doznaje się niezwykłego wrażenia potęgi skał i szczytów Tatr.

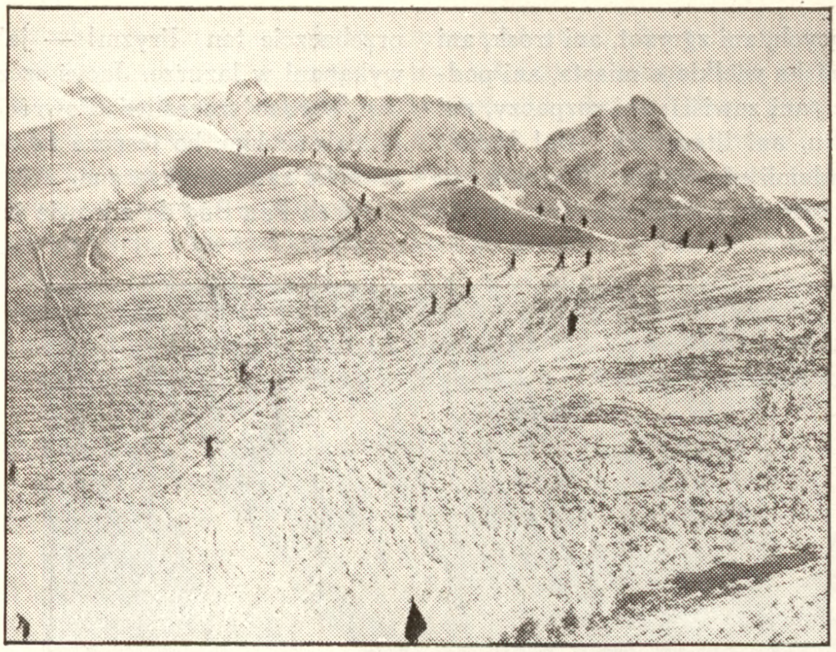
„Jam jest posąg człowieka, na posągu świata!" — Nie wiem, co w takim momencie deklamują Niemcy; jest ich tu mnóstwo w tej chwili i bardzo namiętnie o czymś szepcą. Wtem jakiś biały diabeł wytrysnął z kurzawy śniegu: świetlistym pędem leci, jak burza wprost ze szczytu w Goryczkową dolinę. Za chwilę będzie z niego trochę kości.. Nie, nie będzie! To Bronek Czech, najświetniejszy narciarz, goni słońce po śniegu. Ja za nim... Zatrzymaj się, pióro szalone!.. Ja chciałbym tak za nim. O, połamańcze! Za nim pędzi gromada szaleńców, którym słońce uderzyło na mózg.

O, jak tu cudownie! O, jak tu wysoko! Nie widać stąd ani spłaszczonych smętków, niską ziemię i tak piękne, że obcy sobie ludzie uśmiechają się do siebie z rozrzewnieniem. Płakać się chce, że trzeba stąd odejść. Odchodzimy jednak — co wymyślił tę kolejkę, którą można świat opuścić i po piętnastu minutach znaleść się tak wysoko, że ręką można dotknąć słońca.

Przed siu laty

Kiedy w roku 1835 pierwsze pociągi kolejowe ruszyły między Paryżem i St. Germain, nie brakło ludzi, którzy w tym nowym objawie cywilizacji dopatrywali się końca świata. Wzdłuż toru kolejowego bydło miało wyzdychać, a zboża zwiędnąć. Do tego ci, którzyby zbyt długo się przyglądali ognistemu potworowi, albo gorzej jeszcze — korzystaliby z jego usług — mieli bezapelacyjnie paść ofiarą strasznej choroby, łączącej w sobie suchoty z pomieszaniem zmysłów.

Oczywiście po latach okazało się, że wrogowie kolei albo byli zainteresowani handlowo w konnych przedsiębiorstwach transportowych albo mieli inne powody materialne, albo uważali walkę z kolejami za atut w jakiejś rozgrywce politycznej. — Nie zdołali powstrzymać rozwoju kolei...



Dzięki kolejce udostępniono najszerszym sferom narciarskim doskonale, wysokogórskie trasy zjazdowe.

nie zaczęły w obie strony krążyć wagoniki, przerzucając szybko i bezpiecznie masy narciarzy i turystów, gdzie dotychczas tylko wytrawny taternik miał dostęp.

Przez kolejkę na Kasprowy zyskuje Zakopane pierwszorzędną atrakcję dla turystów, chcących możliwie szybko i wygodnie dostać się do serca gór i podziwiać piękne widoki.

Drugim czynnikiem, który skorzysta z kolejki na Kasprowy, są narciarze. Nie tylko turyści, którzy skracając podejście, przedłużą sobie dzień górski, ale i sportowcy, którzy chcą się doskonalić w zjazdach. Budowa kolejek linowych rozwinęła na Zachodzie do nieznanej poprzednio wysokości kunszt zjazdu narciarskiego.

Na wysokości 2000 m.

W roku 1935 grono ludzi dobrej woli postanowiło udostępnić Wysokie Tatry szerokiemu ogółowi społeczeństwa. Rozumiano bowiem trafnie, że góry, słońce, śniegi i widoki nie powinny być rezerwatem kilku tysięcy wybranych, ale każdy obywatel, młody, czy stary, stary, zdrowy a tymbardziej chory, ma prawo do dostępu do nich.

Ze słów stworzono czyn w tempie iście amerykańskim. Poprzez dzikie doliny i przełęcze przerzucono stalową linę do wysokości 2000 metrów. I niebawem po tej li-



Wszyscy — po słońce, zdrowie, powietrze i niezapomniane widoki na szczyty tatrzańskie.



Nowicjusze sportu narciarskiego.

Ogólny poziom przeciętnych umiejętności narciarskich w Austrii lub Szwajcari podniósł się dzięki kolejkom niebywale. Narciarstwo polskie oddawna odczuwało swą niższość i widziało jedyne rozwiązanie tego problemu przez stworzenie kolejki linowej.

Tak więc przybywa Polsce, a przede wszystkim Zakopanemu, pierwszorzędna i pierwsza inwestycja turystyczna. Zakopane mające 50.000 osiadłych, a przeszło 150.000 przelotnych turystów rocznej frekwencji, napewno dostarczy odpowiedniego kontyngentu pasażerów.

Obserwatorium na Kasprowym Wierchu

Pod koniec ub. roku wybudowano na szczycie Kasprowego Wierchu budynek dla obserwatorium astronomicznego, które ma doniosłą wartość zarówno dla nauki polskiej, jak też dla praktycznych potrzeb turystyki górskiej, tak letniej, jak i zimowej;

Jest to zarazem pierwsza na ziemiach polskich placówka naukowa, pracująca na tak wielkiej wysokości (2000 m). Dzięki temu też wchodzi ona do międzynarodowej współpracy naukowej, przeprowadzanej na wyżynach górskich.



Na szczycie Kasprowego (2000 m) zbudowano obserwatorium astronomiczne.



Kurs narciarski na szczycie Grani.

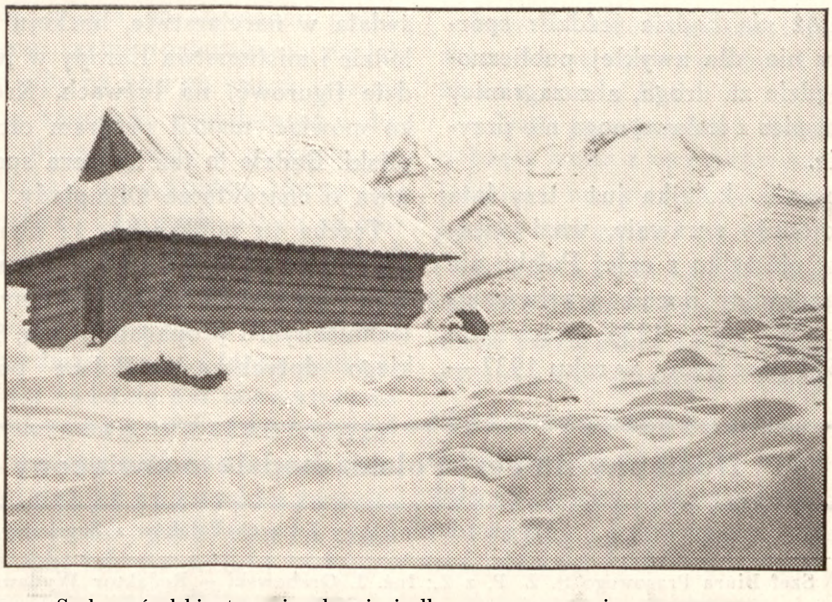
Budynek obserwatorium swym wyglądem zewnętrznym harmonizuje z otoczeniem górskiej przyrody. Wewnątrz znajduje się 13 pomieszczeń, przeznaczonych dla pracowni naukowych i pomieszczenia personelu. Obserwatorium posiada wszelkie nowoczesne urządzenia, potrzebne do pracy astronomicznej.

Zaznaczyć trzeba, że obserwatorium na Kasprowym nie ograniczy się tylko do pracy nad pogodoznawstwem i zagadnieniami, bezpośrednio związanymi z meteorologią, ale umożliwi pracę dla innych działów wiedzy np. dla pomiarów siły ciężkości, dla badań nad promieniowaniem kosmicznym itp.

Przed nauką polską otwierają się nowe i szerokie horyzonty oraz możliwości zwiększenia naszego wkładu kulturalnego do ogólnego dorobku ludzkości.

Gdy kolejką montowano...

Gdy kolejkę linową montowano, padały z ust, skądinąd poważnych, ostrzeżenia i nawet groźby, słowo w słowo podobne do tamtych z roku 1835: że bydło górali wymrze, najadłszy się opiłek z liny nośnej, których grad spadać będzie w dolinę po każdym przejściu wagonika; że jodły i limby uschną albo



Szałasy góralskie stanowią schronienie dla zmęczonego narciarza.

zostaną Wykarczowane, co znów sprowadzi kataklizmy w postaci lawin i powodzi; że na szczycie Kasprowego powstanie dancing, co nie tylko zeszpeci całe Tatry, ale też zdemoralizuje ludność góralską; że naród, odzwyczaiwszy się od wspinanaczek, skarłowacieje i zdegeneruje się, że kolejka będzie przedsiębiorstwem deficytowym, bo któż nią będzie jeździł: sportowcy nie, dla zwykłej publiczności będzie za droga, a z zagranicy nawet pies z kulawą nogą nie przyjedzie.

Obecnie kolejka już trzy lata funkcjonuje sprawnie, wozi pasażerów nie tylko z całej Polski, ale i z zagranicy licznie przybywających. W roku 1936 przewiozła 118 514 pasażerów, w roku 1937 — 158 399. Dochód z eksploatacji wyniósł 745.691 zł.

Na szczycie Kasprowego zbudowano obserwatorium meteorolcgiczne, które odda ważne usługi nie tylko dla pogodoznawstwa, ale też dla specjalnych badań wysokogórskich.

Mistrzostwa świata w Zakopanem

W lutym 1939 r. Zakopane będzie widownią wielkich zawodów we wszystkich gałęziach sportów zimowych. Będą to mistrzostwa świata w narciarstwie, hockeju na lodzie i mistrzostwa Europy w jeździe figurowej na łyżwach. Krótko mówiąc, niemal program olimpijski. Będzie to też impreza sportowa o charakterze Olimpiady.

Trzeba tu podkreślić, że mamy przy tym do czynienia z olbrzymim wysiłkiem organizacyjnym, technicznym i propagandowym, jakiego dotychczas w Polsce poza zorganizowaniem międzynarodowych challengów lotniczych nie podejmowano.

Przez dwa tygodnie lutego 1939 roku Zakopane gościć będzie elitę sportowców zimowych całego świata, szpalty dzienników zagranicznych pełne będą przez kilka tygodni odgłosów zawodów zakopiańskich, radio przynosić będzie codziennie reportarze ze stadionów i skoczni, fotografia i film rozniosą po całym świecie wiadomość o Polsce jako kraju doskonałych sportów zimowych.



Zwózka drzewa i materiałów budowlanych jest jednym z najczęstszych zatrudnień zimowych górali.

Następny numer «Polski» będzie poświęcony polskiej architekturze.

Wydawca: Światowy Związek Polaków z Zagranicy, Mazowiecka 1.

Szef Biura Prasowego Ś. Z. P. z Z.: Inż. J. Grabowski — Redaktor Wydawnictw Ś. Z. P. z Z.: Władysław Oszelda.

Zakłady Drukarskie F. Wyszyński i S k a , Warszawa, Warecka 15.